

## EL PAPEL DE LOS PUERTOS EN EL DESARROLLO DEL SECTOR PESQUERO: EL PUERTO DE VIGO

CARLOS M. LOSADA SOUTELO  
Departamento de Exportaciones Pesqueras y Medio Ambiente  
Autoridad Portuaria de Vigo

*Recibido:* 31 de octubre de 2005

*Aceptado:* 21 de abril de 2006

### 1. INTRODUCCIÓN

De las más de un ciento de definiciones de “puerto”, la que más se acerca a la realidad es ésta: *“En la cadena de transporte, el puerto es el eslabón que hace posible el intercambio comercial entre el mar y la tierra”*.

Por eso, no es posible entender la extracción de los productos del mar, sean éstos cuales sean, sin tener instalaciones en la tierra que hagan posible su transporte y su desembarco en las mejores condiciones y con el mínimo riesgo para las personas, para las cosas que intervienen en las operaciones y para el medio que los rodea.

Esto ha ocurrido en casi todos los puertos, que ya vienen de siglos atrás, pues se aprovechaban lugares donde se disfrutaba de un abrigo o de una protección natural, como ríos, rías, golfos, playas, bahías, etc.

Podríamos hablar de los puertos en general, pero creo que es interesante, para hacernos una idea, materializar la experiencia de uno de estos puertos, que esté cerca de nosotros y que la mayoría de la población que tiene relación con el mundo de la pesca es lógico que conozca, como por ejemplo el puerto de Vigo.

En el caso de Vigo, su protección natural era tan buena –como sucede en la mayoría de los puertos de las Rías Baixas– que, a lo largo de su historia, propició e hizo posible el asentamiento progresivo de población que buscaba trabajo en una de las actividades más importantes que existió en la antigüedad en los litorales: la pesca.

Desde hace muchos siglos, la ría de Vigo fue un asentamiento de muchas tribus y pobladores que vivieron al lado del mar que, de un modo fácil, les resolvía varias necesidades básicas, entre ellas la de la alimentación. A partir del siglo XI comienza un asentamiento de gente que no se va a interrumpir hasta hoy.

Durante ocho centurias las playas de O Areal, O Berbés o Bouzas fueron el lugar elegido por las naves que llegaban a nuestras costas para descargar los productos que transportaban. Los volúmenes más importantes eran los de la pesca que, después de meterlos en cajas, eran llevados a los mercados de toda la Península.

En la misma playa, o en sus alrededores, era expuesto el pescado en las cestas para su venta, y cuando el tiempo era desagradable por la lluvia o por el fuerte viento, la venta del pescado se hacía bajo los soportales de las casas de la ribera, al lado de la playa.

Puede decirse que Vigo nació económicamente en O Berbés, que en la actualidad es donde se asienta el puerto pesquero y todas las instalaciones necesarias para su supervivencia, pues hasta el siglo XVIII la principal actividad era la derivada de la pesca, embrión de la futura industrialización de la ciudad. Con unas playas muy seguras y protegidas de los temporales gracias a una ría que las protege del viento de los distintos puntos cardinales, ese lugar se consolidó como zona de descarga del pescado que venía de las ricas aguas de la ría y de las aguas del litoral pontevedrés, conformándose como el principal mercado de ese producto para el abastecimiento de la población local y de las provincias próximas.

En un primer momento, esas mismas playas servían para desembarcar mercancías y personas que llegaban de lugares próximos, pero el asentamiento de la población y la protección de la ría, como refugio natural permanente, hizo que fueran llegando a esta zona muchos barcos en busca de un lugar de descarga seguro para sus productos. Utilizaban Vigo como fuente de suministro y como estancia de sus tripulaciones, y también para reparar los estragos derivados de la aventura marítima.

El constante aumento de la población y de las mercancías, además de la pesca que llegaba a Vigo, y con esto las demandas de playa y de zonas de descarga, hizo que a finales del siglo XIX se hicieran las primeras obras importantes en la ribera de O Berbés.

En el año 1934 (Decreto de 27 de noviembre de 1934) los arbitrios de la pesca pasaron a depender de la Junta del Puerto, inicialmente repartidos con el ayuntamiento, que los venía percibiendo hasta ese momento. Este hecho motivó un enfrentamiento entre las Administraciones. Por una parte, los ayuntamientos de la ribera, especialmente el de Vigo, cuya pérdida de ingresos iba a ser importante, como así se expone en el *Expediente instruido para modificar el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima* del año 1935, motivándolo en que “*el arbitrio que se cobra desde tiempo inmemorial lo percibe el Ayuntamiento desde 1904, siendo el valor medio anual de la lonja de El Berbés de 738.717,23 pts. (entre los años 1930 al 35), suponiendo casi el 15% de los ingresos municipales*” (Archivo Municipal). Esa pérdida de ingresos suponía, según el Ayuntamiento de Vigo, el cierre de los comedores para los pobres, de las escuelas, de los dispensarios, etc. Por otro lado, el Ministerio de Obras Públicas, con la percepción de ese arbitrio, resolvía la financiación de las obras de dragaje y de construcción de diques en los puertos pesqueros. Es a partir del año 1939 cuando la Comisión Administrativa de Puertos comienza a percibir el 25% del arbitrio.

Tal fue la importancia que adquirió la pesca en Vigo que ya en el año 1928 se requirió para este puerto la consideración de primer puerto pesquero nacional. Más tarde, con la aparición de la pesca congelada, pasa a ser el mayor de Europa en lo que se refiere a los movimientos de este producto.

Hasta hoy, aunque con fluctuaciones, se mantuvo a la cabeza de las descargas de pescado, y hoy es referencia mundial en este tráfico, como lo demuestran los más de 400 profesionales que cada año solicitan visitar las lonjas y las instalaciones del puerto pesquero de Vigo, haciendo posible que se consolidara en Vigo la Segunda Feria Europea de Pescado Congelado (Conxemar), que alberga los frutos del mar asociados (marisco, pescado fresco, algas, etc.) y los sectores próximos (maquinaria, transportes, utensilios, recursos e investigación, etc.). Este año ha comenzado su andadura una nueva feria dedicada a la acuicultura, en la que las empresas radicadas en Vigo consolidaron el peso importante de este sector en el ámbito mundial.

## 2. HISTORIA

Es preciso considerar estos altibajos que tuvieron lugar en varios períodos porque incidieron de modo fundamental en la evolución del sector pesquero en nuestra geografía:

- Primera etapa de la pesca fresca destinada al autoconsumo, pequeña comercialización a los pueblos y a las villas próximas, además de para la fabricación de saladuras y de pescados prensados, fabricación que se vio impulsada a finales del siglo XIX por las recién estrenadas fábricas de conserva.
- Crisis pesquera del año 1920, que originaría el cambio de puerto de base a otros puertos del Estado, como Huelva o Las Palmas.
- Aparición del caladero del “*Grand Sole*” o Gran Sol (versión castellanizada del francés, *Gran Lenguado*) allá por el año 1924.
- Período 1932-1938 con una grave crisis generada por las grandes capturas y por la abundancia de sardina, que colapsa los mercados con la consiguiente caída de los precios y con la parada masiva de los pescadores y de los marineros. Se produce la quiebra de una gran parte de la flota de bajura. Comienza a reclamarse por primera vez una regulación de capturas y de precios.
- Acceso de los barcos a Terranova en el año 1950. En un sólo año se duplican las capturas de bacalao descargado en el puerto de Vigo (en el año 1949 se descargan 19.115 tm y en el año 1950 se descargan 41.525 tm). Coinciden en el tiempo con las primeras concesiones de viveros de mejillón en batea en la ría de Vigo.
- En el año 1961 se ponen en funcionamiento los primeros almacenes frigoríficos en la ría de Vigo (en el año 1960 se pone en marcha la empresa Pescanova y en el año 1961 se bota el *Lemos*, el primer buque congelador), y comienzan las descargas de pescado congelado procedente de buques pesqueros congeladores.

- Las restricciones impuestas a los buques españoles en el año 1978 para trabajar en caladeros extranjeros (especialmente congeladores) hace que las casas armadoras utilicen la figura de la “empresa de capital mixto” para resolver este problema que hacía imposible pescar en las aguas jurisdiccionales, y que ahora pasaban a ser de 200 millas. Esta maniobra de supervivencia hace que una gran parte de la flota congeladora española pierda el pabellón y lo cambie por el de los países con caladeros.
- Entre los años 1980 y 1990, con la aparición de la logística y su aplicación al transporte de la pesca, cambia el escenario de las descargas y de la concentración en Vigo de toda la pesca congelada. El acceso se hace ya en cajones universales o “colectores del tipo *reffer*” (desarrollo de este tráfico en Vigo) en buques mercantes y a través de otros puertos, respondiendo así a la localización de nuevos caladeros en todo el mundo y a la comercialización de nuevas especies.
- La sobreexplotación pesquera y la entrada de todos los países ribereños en el campo de la pesca y de la fabricación de harinas, además de la exportación de sus productos a países consumidores, hace que a mediados de los años noventa comience una etapa, que aún hoy no finalizó, que supone la lucha continua para no renunciar a los derechos históricos de pesca de nuestros barcos, además de tratar de frenar la caída de los precios del pescado, forzada por la invasión de productos a bajo precio de países no consumidores pero que tienen en sus aguas los principales caladeros de pescado.
- La gran cantidad de personas dedicadas a este negocio y el volumen de puertos pesqueros y de lonjas esparcidas por el litoral hicieron prioritaria la tarea de mejorar la calidad de sus elementos y la adaptación a la normativa comunitaria de estos mercados pesqueros.
- En el año 2000 se constató la necesidad de una reducción de los mercados pesqueros y de la concentración de las operaciones de esta importante mercancía para ser capaces de controlar los precios y de regular su extracción con el fin de garantizar su futuro y el de las gentes que viven del mar, así como evitar la pérdida de competitividad y el desplazamiento de estos centros de negocio hacia otras ciudades próximas al consumo de este producto.
- Otro hito importante en los albores del siglo XXI es la crisis de las plataformas digitales en el campo de los mercados pesqueros. Los puertos con grandes mercados pesqueros que apostaron por esa tecnología perdieron su protagonismo en favor de las grandes áreas y de los mercados centrales (Alemania, Bélgica, Inglaterra, Irlanda, etc.).
- En el primer quinquenio del año 2000 el escenario se va aclarando y la especialización de los mercados pesqueros con grandes requisitos de tipo sanitario, pesquero, de hacienda, cualitativos, logísticos, etc., hace posible la deslocalización de las áreas específicas de logística pesquera en favor de las localidades periféricas, con unos costes más bajos y con unos recursos humanos especializados más económicos.

Tabla 1

ANOS	MOLUSCOS	CRUSTACEOS	PESCADOS	TOTAL
1921	0	0	26.048	26.048
1922	0	0	s.d.	s.d.
1923	0	0	32.506	32.506
1924	0	0	25.601	25.601
1925	0	0	26.600	26.600
1926	0	0	27.928	27.928
1927	180	38	29.344	29.562
1928	11	48	34.603	34.662
1929	1	133	27.606	27.740
1930	0	0	31.927	31.927
1931	828	177	44.391	45.396
1932	114	108	39.361	39.583
1933	168	98	44.522	44.788
1934	873	61	52.014	52.948
1935	275	56	63.550	63.881
1936	900	51	46.237	47.188
1937	579	70	59.972	60.621
1938	584	43	58.253	58.880
1939	783	41	44.418	45.242
1940	1.252	56	49.448	50.756
1941	928	83	36.393	37.404
1942	1.165	69	31.323	32.557
1943	1.113	109	42.101	43.323
1944	1.159	82	50.234	51.475
1945	944	56	64.019	65.019
1946	1.629	40	52.454	54.123
1947	1.182	59	57.115	58.356
1948	1.642	64	47.932	49.638
1949	1.468	85	45.348	46.901
1950	1.321	53	54.967	56.341
1951	1.419	78	47.110	48.607
1952	1.764	76	44.118	45.958
1953	2.262	65	49.820	52.147
1954	1.848	46	52.394	54.288
1955	1.558	58	57.664	59.280
1956	1.869	112	55.720	57.701
1957	2.329	181	60.026	62.536
1958	3.293	159	60.801	64.253
1959	4.077	154	70.949	75.180
1960	5.586	153	59.719	65.458
1961	9.423	217	65.170	74.810
1962	12.679	162	66.503	79.344
1963	17.140	74	63.361	80.575
1964	13.168	54	74.351	87.573
1965	18.563	62	62.654	81.279
1966	16.574	245	55.933	72.752
1967	18.818	257	55.382	74.457
1968	14.356	297	57.112	71.765
1969	25.125	200	57.837	83.162
1970	23.016	165	55.524	78.705
1971	25.088	187	50.356	75.631
1972	23.130	495	51.882	75.507
1973	16.324	624	54.480	71.428
1974	18.214	221	56.086	74.521
1975	17.628	305	65.778	83.711
1976	17.447	195	56.909	74.551
1977	16.380	247	54.809	71.436
1978	16.683	225	51.151	68.059

Tabla 1 (continuación)

AÑOS	MOLUSCOS	CRUSTÁCEOS	PESCADOS	TOTAL
1979	15.454	222	53.582	69.258
1980	16.917	245	53.094	70.256
1981	16.720	305	55.950	72.975
1982	16.157	327	54.696	71.180
1983	15.239	224	55.483	70.946
1984	14.916	273	63.168	78.357
1985	14.971	196	57.398	72.565
1986	15.252	177	64.616	80.045
1987	17.232	179	62.662	80.073
1988	15.964	193	53.966	70.123
1989	15.584	215	46.238	62.037
1990	15.474	378	45.372	61.224
1991	15.504	397	46.659	62.560
1992	32.027	474	45.623	78.124
1993	31.518	785	43.414	75.717
1994	35.740	749	47.347	83.836
1995	35.880	860	51.675	88.415
1996	36.177	528	47.354	84.059
1997	36.104	777	42.269	79.150
1998	36.610	720	41.650	78.980
1999	37.353	800	41.466	79.619
En "Pescados" no se incluye el bacalao verde.				

### 3. ACTUALIDAD

Todos estos elementos van desencadenando una metamorfosis que comienza a dejar ver un sistema maduro de entorno no sólo extractivo de la materia prima, como era hace muchos años cuando la riqueza quedaba en manos de los intermedios que normalmente se asentaban alrededor de las capitales.

En estas fechas, los puertos con un asentamiento importante del sector pesquero necesitan no sólo unas buenas lonjas, certificadas y de nuevo cuño, sino que es imprescindible que posean una variedad de empresas que facilite las sinergias y que consiga una masa crítica de producto que llegue tanto en avión como en camión o en barco y que haga posible la existencia y la explotación de todos estos subsectores, pues una concentración de este tipo consigue unas ventajas que se transforman en ahorro para toda la cadena existente entre la extracción y el cliente:

- 1) Disponibilidad de la mano de obra adecuada.
- 2) Por lo tanto, provisión de una alta capacidad de empleo.
- 3) Diversidad del entorno, que permite abarcar sectores tan distantes como el frío, la construcción naval, la electrónica, la hidráulica, la informática, y favorecer a los sectores próximos (náutica deportiva, de recreo, de pasajeros, de mercantes, etc.).
- 4) Asentamiento necesario de las universidades para cubrir la demanda de puestos de trabajo especializado y técnico.

- 5) Economías de escala en los sectores de servicios.
- 6) Asentamiento progresivo de empresas extranjeras, atraídas por el aumento y por la especialización del sector.
- 7) Dinámica orientada a mantener el liderazgo, lo que obliga a tener los mejores equipos en todos los ámbitos, con una especial atención a las sinergias de I+D+i para que no pierdan la orientación de servicio al sector productor y al comercializador, y no sólo para hacer publicaciones dirigidas a engrosar unos currículos poco útiles para la industria y para la realidad social.

#### 4. CONSIDERACIONES

Después de estas líneas, creo que cualquier lector puede percibir lo apasionante que es este sector en el que Galicia está a la cabeza de muchos proyectos importantes y, desde luego, en el que Galicia es la puerta de entrada y de distribución de una gran parte del pescado que se consume en la Península Ibérica y en gran parte del mundo (elaborados, conservas, etc.).

Esta situación, que se desarrolla en los campos portuarios de las grandes ciudades, no fue casual sino que aprovechó el asentamiento de empresas del sector y auxiliares, y las ventajas que generaban las sinergias configuradas año tras año, siglo tras siglo, como ya vimos anteriormente, y que consolidaron los puntos fuertes de estos grandes mercados específicos de pescado, como puede ser el puerto pesquero de O Berbés y su entorno.

Hace unos pocos años, conscientes de esta realidad, se propuso dar un impulso a esta situación y se hizo un plan quinquenal de inversiones para renovar las instalaciones ya amortizadas y envejecidas por el tiempo.

Entendemos que sin estas medidas estaríamos viendo (como ha pasado en otros puertos del norte de Europa) un puerto de descarga que enviaría sus productos a los mercados centrales sin dejar ningún valor añadido en nuestra tierra y quedándonos con la parte ingrata de la pesca a expensas del mercado y de los recursos, con el riesgo de desaparecer en el caso de existir problemas de abastecimiento en un momento especialmente complejo para la dimensión que tenemos en nuestro país. Por eso, aprovechando las posibilidades de inversión propias de la Administración portuaria, se facilitó el asentamiento de empresas relacionadas con la pesca, consolidándose así la estrategia de *cluster* en el entorno próximo a O Berbés, que en comparación con otros lugares de referencia está, en principio, dando buenos frutos.

Hacer un análisis de la importancia del puerto de Vigo para la pesca en un trabajo como éste sería complejo, pero lo que sí resulta fácil es deducir, después de las líneas anteriores, que si no hubiese puerto no habría pesca descargada y, por lo tanto, no habría industrias pesqueras ni en Vigo ni en su entorno.

Es preciso también valorar la importancia del puerto pesquero para Vigo. Creo que no hay familia en esta área geográfica gallega que non tenga un miembro vinculado con la industria pesquera de un modo o de otro. En las tablas in-out de la

pesca, elaboradas por el Departamento de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Santiago de Compostela, podemos llegar hasta los últimos lugares donde incide la riqueza que genera la pesca, pues en este tipo de tráfico marítimo casi el 80% de las ganancias de cada marea se reparte en el entorno del puerto base en reparaciones, equipamiento, nóminas, etc.

Estas conclusiones hacen que el binomio pesca-puerto se retroalimente, sobre todo en lugares como en Galicia, en la que una gran parte de su industria está vinculada al sector pesquero y en la que el conocimiento marítimo de su población es alto. Por eso, en los próximos años vamos a intentar no perder el liderazgo en este complejo pero apasionante motor económico, facilitando la labor a las empresas que trabajan alrededor de la pesca e impulsando estrategias de penetración en mercados exteriores aprovechando que somos consumidores de su materia prima.

Este desarrollo debe ser sostenible y, desde nuestro punto de vista, no se debe basar en una política de rellenos permanentes pues, como puerto fluvial que somos y ante la falta de suelo industrial en el entorno de grandes ciudades como Vigo, hay que buscar soluciones imaginativas y poco duras ambientalmente, como son conexiones con lanzaderas enterradas con las plataformas logísticas, ya que, de otro modo, en algún momento se llegaría al despropósito de lesionar nuestro patrimonio que fue lo que nos hizo líderes mundiales.

Es importante abordar este grave problema, pues no sólo las actividades industriales sino los servicios básicos de la población están sin resolverse en muchos lugares (depuradoras, compactadoras de basura, auditorios, escuelas, parques y jardines, etc.) y los ayuntamientos miran para sus puertos como solución a sus problemas.

Éste será el gran reto de los puertos en las aguas de las rías o de los ríos gallegos en los próximos años.